

## ANALISIS IMPLEMENTASI RENCANA TANGGAP DARURAT (EMERGENCY RESPONSE PLAN) PADA KAPAL PENUMPANG X

Lintang Setyowati, Suroto, Bina Kurniawan

Bagian Keselamatan dan Kesehatan Kerja, Fakultas Kesehatan Masyarakat

Universitas Diponegoro

Email: lintang.osh@gmail.com

### Abstract

Base on the report of work akuntability the govermants on 2013 there were 75 cases of ship accidents happened in Indonesia. The accidents made victim loss and material. To prevent the loss, emergency response plan is needed. Emergency response plan consist of risk assessment, personil, facility of emergency, drills, procedur of emergency, and share of information. Ship safety and security regulated in SOLAS. The X passanger ship is belonge to PT PELNI and it ever had a ground and man over board accident. The aim of this research is to analize the emergency response plan implementation in the X passenger ship.this is descriptive kualitative research with observation and depth interview. The subject was 5 of main informan, and 2 informan triangulation. This researchs result shows that the implementation of emergency response plan on X passenger ship was enough to meet the regulation. Risk assessment has not been applied, but they had did hazard identification. The personil having ability to face emergency.The facility was ready to deal with emergency. The drills that applied has meet the regulation. The information sharing was good, and can support the emergency response plan.

Keyword : Ship, Emergency response

### A. Pendahuluan

#### 1. Latar Belakang

Undang-Undang No 1 Tahun 1970 diatur keselamatan kerja dalam segala tempat kerja, baik di darat, di dalam tanah, di permukaan air, di dalam air maupun di udara yang berada di dalam wilayah kekuasaan hukum Republik Indonesia. Dimana yang termasuk didalamnya adalah tempat kerja dimana

dilakukan pengangkutan barang, binatang atau manusia, baik di darat, melalui terowongan, dipermukaan air, dalam air maupun di udara.<sup>1</sup>

Salah satu jenis angkutan laut adalah kapal. Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun, yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga angin, atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan

dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.<sup>2</sup>

Menurut data Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah Tahun 2013 diketahui bahwa jumlah kecelakaan kapal di Indonesia pada tahun 2013 sebesar 75 kasus.<sup>3</sup> Pada tahun 2014, kecelakaan kapal Sewol di Korea Selatan menyebabkan korban jiwa sebanyak 320 jiwa.<sup>4</sup> Di Indonesia sendiri, pada tahun 2014 kecelakaan kapal Marina Baru menyebabkan korban jiwa sebanyak 63 orang.<sup>5</sup> Pada tahun 2015 kecelakaan kapal Rafelia 2 menyebabkan korban jiwa sebanyak 6 orang.<sup>6</sup>

Keselamatan dan peralatan untuk perlindungan diri di laut lebih diatur di Konvensi Internasional SOLAS. Dalam konvensi SOLAS terdapat 12 bagian yang mengatur mengenai keselamatan kapal selama berada di laut. Pada bagian ke 2 membahas mengenai struktur bangunan dari bagian-bagian yang ada di kapal, serta proteksi kebakaran yang ada di dalam kapal. Selanjutnya pada bagian ke 3, diatur mengenai peralatan-peralatan keselamatan yang dibutuhkan selama di kapal. SOLAS mengatur keselamatan kapal berdasarkan jenis kapal, yaitu kapal tanker, kapal barang, dan kapal penumpang.<sup>7</sup>

Salah satu fasilitas keselamatan yang ada adalah rencana tanggap darurat (*emergency response plan*) yang baik. *Emergency Response Plan* adalah

suatu rencana yang dibuat untuk menggambarkan kepada pekerja tentang apa yang harus dilakukannya untuk menjamin keselamatan dari kebakaran ataupun keadaan bahaya lainnya.<sup>8</sup> Tahapan yang dilakukan sebelum kecelakaan terjadi adalah *assesment* dan mitigasi. Pada tahap *assesment* salah satu kegiatan yang dilakukan adalah dengan penilaian resiko. Dalam tahap mitigasi, bisa dilakukan dengan kegiatan mempersiapkan personil, menyediakan fasilitas tanggap darurat, mengadakan pelatihan, membuat prosedur dalam menghadapi keadaan darurat, dan penyebaran informasi mengenai keselamatan.<sup>9</sup>

Kapal penumpang X merupakan kapal milik PT. Pelni (Persero). Kapal penumpang X dibuat pada tahun 1985 dan sekarang berusia 31 tahun. Semakin tua usia kapal, membuat kapal rentan untuk mengalami gangguan selama kapal berlayar.<sup>10</sup> Kapal penumpang X memiliki panjang 100 m, dan lebar 18 m. Dengan berat kotor sebesar 1412 ton. Kapal penumpang X memiliki 7 lantai, dan digunakan untuk kamar mesin, kamar ABK, kamar perwira, kamar penumpang, anjungan, dapur, restoran, dan lantai untuk peletakan alat navigasi kapal. Kapal penumpang X melayani jasa penyeberangan, dan wisata. Rute yang dilayani adalah Jakarta -Kumai – Pare-Pare – Samarinda – Sampit – Semarang – Karimun Jawa – Surabaya. Jumlah awak

kapal yang ada di kapal penumpang X sebesar 60 orang.

Kapal penumpang X pernah mengalami beberapa keadaan darurat, diantaranya adalah pernah mengalami kandas, dan kejadian orang terjun kelaut. Berdasarkan kejadian-kejadian yang pernah dialami kapal penumpang X, penulis tertarik untuk meneliti analisis implementasi dari rencana tanggap darurat yang ada di kapal penumpang X.

## 2. Tujuan

Tujuan umum dari penelitian ini adalah untuk menganalisis implementasi rencana tanggap darurat (*emergency response plan*) yang ada di kapal penumpang X. Tujuan khusus dari penelitian ini adalah untuk menganalisis penilaian resiko, personil, fasilitas tanggap darurat, prlatihan tanggap darurat, prosedur tanggap darurat, dan penyebaran informasi yang ada di kapal penumpang X.

## 3. Metode

Metode penelitian yang digunakan adalah deskriptif kualitatif. Metode penelitian deskriptif kualitatif adalah suatu metode penelitian yang menjelaskan secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta-fakta dan sifat-sifat suatu individu, keadaan dan fenomena-fenomena yang ada di masyarakat.

Subjek penelitian ini sejumlah 5 informan utama, dan 2 informan triangulasi. Informan utama adalah ABK

kapal penumpang X yang memenuhi kriteria inklusi : (1) bersedia menjadi informan, (2) tidak sedang pesiar, (3) mengikuti 5 voyage (trip) terakhir. Sedangkan informan triangulasi merupakan Nahkoda kapal penumpang X, dan petugas penanggung jawab keselamatan yang ada di kapal penumpang X.

Pengumpulan data dilakukan dengan cara observasi dan wawancara mendalam (*indepth interview*) dengan informan utama dan informan triangulasi sebagai penguat data. Selanjutnya diambil fakta dari fenomena atau peristiwa – peristiwa yang ada, dan kemudian masuk pada kesimpulan.

Keabsahan data dilakukan dengan teknik triangulasi. Teknik triangulasi dengan sumber membandingkan dan mengecek baik derajat kepercayaan pada suatu informasi yang diperoleh melalui waktu dan alat yang berbeda.

## B. Hasil dan Pembahasan

### 1. Karakteristik informan

Informan utama adalah 4 orang laki-laki dan 1 orang perempuan. Masa kerja informan utama sangat beragam, ada yang baru 1 – 2 tahun, namun ada juga yang sudah 20 tahun. Usia kelima informan utama yaitu 26 tahun, 24 tahun, 50 tahun, 19 tahun, 22 tahun. Seluruh informan utama memiliki berbagai latar belakang pendidikan. Informan triangulasi berjenis kelamin laki-laki dengan usia 26 Tahun dan 48 tahun dengan pendidikan

terakhir S1. Masa kerja kedua informan penelitian yaitu 4 tahun dan 25 tahun.

## 2. Analisis penilaian resiko

Hasil wawancara mendalam mengenai penilaian resiko dapat diketahui bahwa identifikasi potensi bahaya yang ada di kapal telah diketahui dengan baik oleh para ABK maupun nahkoda. Identifikasi peralatan-peralatan dan fasilitas yang ada dilakukan dengan menggunakan formulir survey/*checklist*. Belum terdapat penilaian risiko dari potensi bahaya yang sudah diketahui. Yang melakukan pengawasan terhadap seluruh keadaan kapal yaitu bagian masing-masing, lalu melakukan pelaporan. Selanjutnya nahkoda melakukan pengawasan terhadap kegiatan yang dilakukan.

Dengan tidak dilakukannya penilaian risiko, sebenarnya membuat nahkoda ataupun awak kapal tidak bisa memperkirakan seberapa besar kerugian ataupun kerusakan yang terjadi jika bahaya itu terjadi. Selanjutnya dalam pemahaman mengenai bagaimana kegiatan penilaian resiko di ABK sendiri belum merata. Hal ini bisa disebabkan karena masa kerja yang masih rendah, membuat pemahaman mengenai bagaimana pengawasan terhadap penilaian resiko dilakukan.

Penilaian resiko memang tidak disyaratkan dalam peraturan SOLAS. Hanya disyaratkan untuk melakukan

survey<sup>11</sup>. Dalam pengawasan pelaksanaan keadaan ini dilakukan oleh nahkoda sebagai penanggung jawab seluruh keadaan yang ada di kapal.

Penelitian dari oil & gas UK, menjelaskan mengenai petunjuk dilakukannya survey terhadap keadaan yang ada di kapal.<sup>12</sup> penelitian mengenai *vessel triage* menyebutkan bahwa penilaian resiko sendiri susah dilakukan di kapal. hal ini karena pada saat kapal berlayar terdapat faktor eksternal yang tidak bisa diprediksi dan akan mempengaruhi dari hasil penilaian resiko yang ada.<sup>13</sup> faktor eksternal seperti cuaca, tinggi gelombang dapat diketahui melalui pihak lain, atau melakukan pengukuran sendiri. Jika memang sudah diketahui akan terjadi gangguan cuaca pada saat kapal berlayar, nahkoda kapal berhak untuk menunda perjalanan kapal, untuk memastikan keadaan yang ada.

## 3. Analisis personil

Hasil wawancara mendalam mengenai personil kapal penumpang X diketahui bahwa untuk menjadi seorang awak kapal, setidaknya harus memiliki sertifikat BST, *Survival Craft and Rescue Boat* (SCRB), *Medical First Aid* (MeFA), *Seafarer designated on security duty* (SDSD). Buku pelaut, paspor, dan buku kesehatan merupakan syarat wajib untuk bisa bekerja di kapal. Selain itu, para awak kapal mengetahui peranannya dalam keadaan darurat. Pembagian tugas dalam keadaan darurat juga diketahui

berdasarkan siji keselamatan yang ada pada setiap kapal. latihan-latihan yang dilakukan di kapal disebutkan mampu meningkatkan kemampuan dari awak kapal untuk siap dalam menghadapi keadaan darurat.

Tidak semua ABK memahami perannya dalam keadaan darurat. Masa kerja ABK akan mempengaruhi kemampuan dan pemahaman dari personil dalam menghadapi keadaan darurat. Dalam pembagian tugas yang dilakukan di kapal penumpang X dilakukan sesuai dengan siji keselamatan yang ada. Pembagian tugas dalam keadaan darurat dilakukan sesuai dengan siji keselamatan yang sudah diketahui oleh ABK. Kurang mengertinya ABK dalam pembagian tugas dikarenakan masa kerja ABK yang masih terhitung baru di kapal penumpang X.

Peningkatan kemampuan dari personil dalam memahami tugas dan perannya dalam keadaan darurat ditunjang dengan latihan-latihan keadaan darurat secara rutin di kapal penumpang X. dengan diadakannya latihan tersebut akan membuat ABK mampu meningkatkan kemampuannya, dan melatih keterampilan, kepercayaan diri dalam menghadapi keadaan darurat yang mungkin terjadi di kapal penumpang X

#### **4. Analisis fasilitas tanggap darurat**

Hasil wawancara mendalam mengenai fasilitas keselamatan yang ada

di kapal penumpang X menunjukkan bahwa awak kapal mengetahui dan mampu menyebutkan fasilitas keselamatan yang ada di kapal (fasilitas keselamatan dan kebakaran). Pengaturan peletakan fasilitas dilakukan sesuai dengan kebutuhan yang dimiliki setiap ruangan yang ada di kapal penumpang X. Selain itu juga berdasarkan resiko bahaya yang ada di ruangan tersebut. Cara penggunaan untuk beberapa peralatan ditunjukkan dengan pengumuman, dan petunjuk di dekat alat tersebut. Perawatan fasilitas keselamatan tersebut telah dilakukan untuk menjaga kesiapan fasilitas tersebut untuk digunakan. Perawatan peralatan keselamatan dilakukan oleh Mualim IV.

Dari hasil observasi yang dilakukan terhadap fasilitas tanggap darurat yang ada, dapat diketahui bahwa fasilitas keselamatan yang dimiliki kapal penumpang X sudah memenuhi standar yang ditetapkan oleh SOLAS tahun 1974. Namun, masih ada beberapa hal yang masih perlu diperhatikan, yaitu tentang lifejacket untuk penumpang anak perlu disediakan, karena penumpang anak juga ada di kapal penumpang yang perlu diperhatikan keselamatannya. Peletakan lifejacket sebenarnya sudah diusahakan dekat dengan penumpang, namun, perlu diperhatikan perawatan dari lifejacket tersebut agar tidak digunakan secara sembarangan oleh penumpang. Selain itu,



dalam tangga di bagian luar, perlu diberi lampu emergency untuk mendukung keselamatan penumpang dalam melakukan evakuasi ke muster station.

Fasilitas keselamatan yang ada di kapal penumpang X dirawat dan diletakkan sesuai dengan peraturan yang ada. Petunjuk penggunaan dari setiap fasilitas tanggap darurat yang ada sudah harus dipahami oleh setiap ABK yang ada. Petunjuk penggunaan terdapat di SOLAS training manual yang ada di kapal. Selain itu, petunjuk penggunaan fasilitas ini juga disediakan di dekap alat-alat keselamatan yang ada. Hal ini akan membantu mengurangi kepanikan saat akan menggunakan peralatan keselamatan dalam menghadapi keadaan darurat.

Perawatan fasilitas tanggap darurat di kapal penumpang X menjadi tanggung jawab Mualim IV dan dibantu dengan ABK. Perawatan dilakukan dengan pengecekan kondisi dari fasilitas yang ada setelah dilakukan latihan keadaan darurat. Jika ditemukan kerusakan pada fasilitas yang ada, akan segera di data untuk diperbaiki.

#### **5. Analisis pelatihan tanggap darurat**

Hasil wawancara mendalam mengenai fasilitas keselamatan yang ada di kapal penumpang X diketahui bahwa informan utama melakukan beberapa latihan keselamatan seperti latihan kebakaran, sekoci, meninggalkan kapal,

teroris. Latihan tersebut dilakukan secara rutin selama 1 minggu sekali, dan diikuti oleh semua awak kapal, dan juga penumpang yang ada. Latihan-latihan tersebut memberikan manfaat dalam kesiagaan dan kesiapan awak kapal dalam menghadapi keadaan darurat yang mungkin terjadi selama kapal berlayar.

Jenis latihan yang dilakukan di kapal penumpang X sudah beragam dan sesuai dengan gangguan yang mungkin terjadi selama berlayar, diantaranya adalah latihan penanggulangan kebakaran, latihan meninggalkan kapal, latihan penanggulangan teroris, latihan ancaman pembajakan, dll. Dalam peraturan SOLAS, diatur mengenai pelaksanaan latihan dilakukan untuk semua jenis kapal. Sedangkan untuk kapal penumpang sendiri belum diatur mengenai waktu pelaksanaan latihan khusus untuk kapal penumpang.

Dalam melakukan latihan tanggap darurat diikuti oleh ABK dan penumpang. ABK wajib untuk mengikuti seluruh jenis keadaan darurat yang ada, sedangkan untuk penumpang, hanya diikuti dalam beberapa kegiatan dalam pelatihan. Yaitu untuk penggunaan *lifejacket*, dan juga evakuasi ke *muster station*. Hal ini dikarenakan dalam keadaan darurat, tugas penumpang hanya menggunakan alat keselamatannya dengan benar, dan mengikuti petunjuk dari ABK menuju ke *muster station*. Hal ini

sudah sesuai dengan yang disyaratkan dalam SOLAS.

## 6. Analisis prosedur tanggap darurat

Hasil wawancara mendalam yang dilakukan mengenai prosedur tanggap darurat yang ada di kapal diketahui bahwa dalam keadaan darurat di kapal dipimpin oleh nahkoda/kapten kapal. Pembagian tugas mereka dilakukan berdasarkan sijil keselamatan yang ada di kapal. Pemberitahuan keadaan darurat tersebut dengan menggunakan system alarm yang ada di kapal. Dengan adanya prosedur tersebut memudahkan para awak kapal dalam melakukan tindakan dalam keadaan darurat. Membuat mereka bekerja secara sistematis. Namun, prosedur yang terdapat di sijil keselamatan hanya untuk keadaan darurat kebakaran dan meninggalkan kapal.

Prosedur keadaan darurat dipimpin oleh nahkoda kapal sebagai pemimpin dan penanggung jawab umum di kapal. Dalam prosedur tanggap darurat terdapat pembagian tugas yang sesuai dengan sijil keselamatan yang ada. Sijil keselamatan merupakan suatu daftar pembagian tugas di kapal yang berisikan jabatan, dan tugasnya dalam keadaan darurat. Selain itu, juga di jelaskan tanda-tanda keadaan darurat dan garis komando / perintah yang ada.

Prosedur yang disebarluaskan di kapal penumpang X baru prosedur

penanggulangan kebakaran, dan prosedur meninggalkan kapal. Hal ini dilakukan karena dalam keadaan darurat tersebut melibatkan seluruh pihak yang ada di kapal, mulai dari ABK dan penumpang. Dengan penyebaran informasi berikut dapat memberikan informasi dan pemahaman mengenai prosedur yang digunakan untuk menangani keadaan darurat tersebut.

Dalam melaksanakan respon terhadap keadaan darurat, sebenarnya dibutuhkan prosedur untuk semua jenis keadaan bahaya. Hal ini yang belum ditemukan di kapal penumpang X. Prosedur dalam melaksanakan semua keadaan darurat yang ada di kapal sebenarnya sudah ada, namun hanya tersedia di *manual book*, dan *manual book* tersebut tidak disebarluaskan.

Tidak disebarluaskannya prosedur keadaan darurat lainnya selain penanggulangan kebakaran dan meninggalkan kapal adalah karena dalam menangani keadaan darurat tersebut bisa diatasi oleh ABK yang ada. Dimana ABK sudah mengetahui apa yang harus dilakukan dalam keadaan darurat tersebut selama menjalani pendidikan ataupun pelatihan sebelum bekerja di kapal.

Dengan adanya prosedur untuk setiap keadaan darurat, maka akan membuat penanganan terhadap keadaan lebih berjalan dengan cepat dan efektif. Selain itu, juga mampu memberikan petunjuk saat terjadi kepanikan.

## 7. Analisis penyebaran informasi

Hasil wawancara mendalam mengenai penyebaran informasi yang dilakukan di kapal penumpang X menunjukkan bahwa system alarm digunakan untuk menyebarkan keadaan darurat di kapal. Penggunaan video, pengumuman dengan pengeras suara merupakan cara untuk menyebarkan informasi keselamatan kepada penumpang. Evaluasi kepada awak kapal dilakukan saat selesai latihan. Belum ada *briefing* rutin/*safety meeting* untuk semua awak kapal.

Penyebaran informasi mengenai keselamatan yang ada di kapal kepada penumpang sudah baik dan sudah sesuai dengan peraturan yang ada. Dimana penyebaran informasi dilakukan dengan menggunakan media video/pengeras suara saat kapal berlayar. Namun, dalam kapal penumpang X, jumlah TV yang tersedia terbatas untuk kamar penumpang dengan jumlah 100-200 penumpang. Hal ini akan membuat penumpang kurang berkonsentrasi dan memahami informasi keselamatan yang diberikan. Terdapat penjelasan yang kurang sesuai dengan bagaimana informasi disebarluaskan di kapal penumpang X. Dimana penyebaran informasi dilakukan dengan latihan keadaan darurat, khususnya untuk pemakaian *lifejacket*. Hal ini sebenarnya sebagai salah satu penyebaran informasi dengan menggunakan metode praktek langsung oleh penumpang. Hal ini

dilakukan sebagai tambahan terhadap informasi keselamatan yang sebelumnya dilakukan dengan menggunakan video/pengeras suara/symbol-simbol keselamatan yang ada.

Penyebaran informasi untuk ABK sendiri dilakukan dengan melakukan evaluasi saat selesai melakukan latihan keadaan darurat pada setiap minggunya. Hal ini dirasakan kurang cukup untuk memberikan informasi keselamatan secara menyeluruh. Dikarenakan banyaknya informasi keselamatan mengenai keadaan di kapal, keadaan cuaca, dll yang perlu diperhatikan oleh semua ABK yang ada.

## C. Penutup

### 1. Kesimpulan

Implementasi rencana tanggap darurat di kapal penumpang X perlu ditingkatkan dalam kesesuaiannya dengan peraturan yang berlaku. Hanya melakukan identifikasi bahaya dan survey di kapal penumpang X. Personil memiliki kemampuan sesuai dengan peraturan yang berlaku. Fasilitas keselamatan untuk anak belum terpenuhi (*lifejacket* sebesar 10 % dari jumlah penumpang). Pelatihan tanggap darurat yang dilakukan sudah sesuai dengan peraturan yang ada. Prosedur tanggap darurat yang disebarluaskan hanya prosedur penanggulangan kebakaran dan meninggalkan kapal. Penyebaran informasi pada ABK belum optimal dalam pemerataannya.



## 2. Saran

- a. Menyediakan fasilitas *lifejacket* untuk penumpang anak
- b. Memperbaharui sijil keselamatan dengan tulisan yang lebih jelas
- c. Melakukan penilaian resiko pada resiko di kapal
- d. Melakukan kegiatan *safety meeting* untuk ABK.

## Daftar Pustaka

1. Depnaker RI. Undang-Undang No. 1 Tahun 1970 Tentang Keselamatan Kerja. 1970;(5).
2. PP No. 51 Tahun 2002 Tentang Perkapalan. 2002;
3. Laut DJP. LAKIP Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2013. 2013;
4. Yulianingsih T. 9 Hari Pencarian, Korban Meninggal Sewol 180 Orang - News Liputan6 [Internet]. 2014. Available from: liputan6.com
5. Hakim E. 63 Korban Tewas KM Marina Tenggelam Dievakuasi - News Liputan6 [Internet]. 2015. Available from: liputan6.com
6. Sukiswanti P. Kapal Rafelia 2 Diduga Tidak Laik Berlayar [Internet]. 2016. Available from: sindonews.com
7. Tarelko W. 2012 International Symposium on Safety Science and Technology Origins of ship safety requirements formulated by International Maritime Organization. 2012;45:847–56. Available from: <http://dx.doi.org/10.1016/j.proeng.2012.08.249>
8. Indonesia R. UU Nomor 14 tahun 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. 1992.
9. FEMA. Developing and Maintaining Emergency Operations Plans. 2010;(November).
10. Setiono, Beni Agus, Mudiyanto. Pengaruh Safety Equipment Terhadap Keselamatan Berlayar. Apl Pelayaran dan Kepelabuhan. 2010;1:69–78.
11. International Maritime Organization. SOLAS - International Convention for the Safety of Life at Sea. SOLAS - Int Conv Saf Life Sea. 1974;1–910.
12. UK O& G. Emergency Response & Rescue Vessel Survey Guidelines. 2013;(6).
13. Nordström J, Goerlandt F, Sarsama J, Leppänen P, Nissilä M, Ruponen P, et al. Vessel TRIAGE : A method for assessing and communicating the safety status of vessels in maritime distress situations. 2016;85:117–29.